



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

**CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO**

**PROCEDURA APERTA**

**PER L'AGGIUDICAZIONE DEL SERVIZIO ASSISTENZA TECNICA E PIANIFICAZIONE AI FINI DELLA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO "TERRITORI SNODO/2" DI CUI AL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI N. 13294 DEL 18 NOVEMBRE 2009. (CPV: 71241000-9)**

**CIG: 0607813F23/CUP: E22E10000030001**

**Importo a base d'asta:**

**€495.833,33 IVA Esclusa**

**Criterio di aggiudicazione:**

**Offerta economicamente più vantaggiosa**

Art. 1- Quadro di riferimento strategico e territoriale .....	2
Art. 2 - Oggetto dell'appalto.....	3
Art. 3 – Attività del servizio in appalto .....	3
Art. 4 – Modalità di esecuzione ed elaborati richiesti .....	8
Art. 5 – Composizione del gruppo di lavoro .....	9
Art. 6 – Coordinamento e segreteria .....	10
Art. 7 - Svolgimento del servizio.....	10
Art. 8 - Coordinamento con i servizi dell'Amministrazione .....	11
Art. 9 – Comunicazione e disseminazione .....	11
Art. 10 - Termini di consegna .....	12
Art. 11 - Valutazione di completezza dello Studio.....	12
Art. 12 - Variazioni in sede di presentazione dell'offerta ed in corso di esecuzione del contratto ...	13
Art. 13 - Proprietà dei dati e degli elaborati .....	13
Art. 14 - Divulgazione dei risultati dello Studio .....	13



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

**ART. 1- QUADRO DI RIFERIMENTO STRATEGICO E TERRITORIALE**

L'espansione del commercio su scala mondiale (con un ritmo in media del 7—8% all'anno) e la crescente mobilità delle merci nell'ambito del Mar Mediterraneo, via di transito dei flussi di traffico tra l'Europa e il Far— East, conferiscono al mezzogiorno dell'Italia, e in particolar misura alla piattaforma logistica meridionale italiana, un ruolo centrale nel trasferimento delle merci.

Altri due significativi fattori contribuiscono a valorizzare tale ruolo nel Mediterraneo:

1. la crescita economica del mercato del Nord Africa (Maghreb e fronte Libico— Egiziano) e del Medio Oriente e le loro forti relazioni commerciali con il nostro Paese
2. la crescita economica dei Paesi dell' Est europeo e dell'area del Mar Nero e quella conseguente di traffici Est-Ovest e viceversa, per i quali la via di trasporto marittima attraverso i porti italiani risulta essere maggiormente vantaggiosa rispetto al trasferimento via terra della merce a partire dall'Europa Occidentale.

Gli itinerari percorsi per la distribuzione delle merci, attraverso i corridoi che collegano l'Europa Occidentale con l'Europa dell'Est e l'arco latino con le principali città del Nord Africa, attualmente utilizzano direttrici via terra che determinano, perciò, la congestione delle linee ferroviarie e stradali e l'impossibilità di poter soddisfare la crescente domanda.

La pianificazione europea delle reti TEN-T, con il passaggio dalla logica dei "Corridoi" alla logica di "Rete", è la risposta all'esigenza di individuare infrastrutture capaci di accogliere i flussi commerciali in aumento che attraversano il territorio europeo, incentivando il trasferimento delle merci dall'opzione strada all'alternativa ferroviaria e marittima. Per quest'ultima modalità in particolare, la centralità della Sardegna, con la sua dotazione infrastrutturale, di un terminal Hub di Transshipment, di servizi ro-ro nazionali e internazionali e di ampie aree industriali libere a bocca di porto, rappresenta un enorme potenziale strategico per l'attuazione concreta delle politiche europee di incentivazione del trasferimento modale gomma-mare.

Pertanto, si prospetta per la Sardegna la possibilità di un potenziale incremento del traffico delle merci nel Mediterraneo, e un possibile ruolo che in tale processo di sviluppo potrà svolgere l'isola ai fini della distribuzione delle merci in transito da oltreoceano verso l'Europa e i paesi Mediterranei.

In tale scenario di sviluppo dei traffici alla funzione fondamentale di potenziamento dei servizi di trasporto a favore del territorio regionale se ne intende associare una, sinergica alla prima, riguardante la realizzazione di nuove forme di marketing territoriale nei trasporti, rivolte ad insediamenti produttivi e di ricerca orientati al potenziamento della logistica avanzata e della sicurezza, alla preservazione dell'ambiente nonché allo sviluppo di tecnologie innovative. Quello di



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

candidarsi per poter fornire servizi integrati di trasporto a favore dei Paesi mediterranei è infatti il filo conduttore dell'iniziativa in proposizione.

## **ART. 2 - OGGETTO DELL'APPALTO**

Si intende affidare **un servizio di assistenza tecnica e pianificazione per la realizzazione del progetto territorio snodo/2 "Sardegna - piattaforma logistica del Mediterraneo"**.

L'attività di programmazione promossa dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti con i progetti **territorio snodo/2** ha, in generale, lo scopo di combinare con metodi innovativi e sperimentali la pianificazione e la programmazione a livello territoriale ed infrastrutturale con la programmazione dello sviluppo economico del territorio.

In particolare il progetto territorio snodo/2 "Sardegna - piattaforma logistica del Mediterraneo" è finalizzato al rafforzamento ed alla candidatura della Sardegna nell'intercettazione dei traffici internazionali nei sistemi di offerta del sud e dell'ovest mediterraneo.

L'attività di consulenza e assistenza tecnica oggetto del presente appalto si dovrà concretizzare in uno studio che dovrà individuare un set di infrastrutture e servizi di trasporto, concepiti a sistema, per la realizzazione della continuità territoriale a favore delle merci. Tale sistema dovrà essere finalizzato a potenziare l'offerta di traghettamento delle merci, ridurre i tempi di collegamento dalla Sardegna al continente, promuovere l'utilizzo della ferrovia, promuovere adeguate condizioni insediative ed industriali a favore di aziende di produzione, attraverso un sistema di trasporto affidabile. Ciò al fine di dare concreta realizzazione all'obiettivo di fare della Sardegna una "Piattaforma Logistica del Mediterraneo". Lo Studio dovrà inoltre analizzare e valutare la fattibilità delle opere previste secondo i seguenti 5 ambiti principali: tecnico, ambientale, finanziario, economico-sociale e procedurale, al fine di poter definire lo scenario strategico.

A partire dall'analisi della programmazione europea, nazionale e regionale lo Studio dovrà individuare un set di scenari progettuali possibili (all'interno di ognuno dei quali dovranno essere indicate specifiche azioni e interventi). I diversi scenari dovranno essere valutati in merito alla fattibilità tecnico-economica che dovrà essere preceduta da una dettagliata analisi di contesto e concludersi con un'analisi dei rischi sulla realizzabilità dell'opera.

## **ART. 3 – ATTIVITÀ DEL SERVIZIO IN APPALTO**

Le attività del servizio in appalto dovranno essere articolate in uno Studio e nell'organizzazione di un convegno finale a carattere territoriale finalizzato a divulgare i risultati dello Studio.

Lo Studio dovrà essere articolato come di seguito specificato:



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

**FASE 1**

- a. **Strategie ed indirizzi:** dovrà essere svolta l'analisi degli strumenti di programmazione europei, nazionali e regionali. Questa attività dovrà riportare il quadro delle strategie e degli indirizzi degli strumenti di pianificazione e programmazione, indicando le fonti di finanziamento. L'analisi dovrà contenere anche gli indicatori di risultato sulla base dei quali poter effettuare la valutazione degli scenari individuati nella fase 2.
- b. **Offerta di trasporto:** dovrà essere individuata la rete delle infrastrutture di trasporto (portuali, stradali e ferroviarie) e dei servizi esistenti e programmati coerenti con gli obiettivi del progetto territorio snodo/2 "Sardegna - piattaforma logistica del Mediterraneo". Dovranno essere indicati i principali corridoi del trasporto marittimo delle merci nell'area del Mediterraneo.
- c. **Domanda attuale:** analisi dei flussi attuali delle merci all'interno del Mar Mediterraneo, per modalità di trasporto con relativi costi. Analisi dell'import-export, attraverso la definizione di una matrice dei flussi di merce (in valore e quantità) di quei paesi che potrebbero individuare nella Sardegna un possibile *hub* per i traffici marittimi.
- d. **Potenzialità e criticità:** Analisi di sintesi delle potenzialità e criticità del sistema attuale del trasporto merci nel bacino del Mediterraneo, con analisi puntuale del ruolo della Sardegna all'interno del sistema.

**FASE 2**

- e. **Scenari:** dovranno essere definite le funzioni obiettivo e le strategie di intervento al fine di costruire una corretta procedura di valutazione per comparare le diverse soluzioni alternative. Gli scenari di intervento dovranno essere individuati indicando la localizzazione strategica di opere, servizi e attività di logistica in funzione delle aree disponibili o da individuare.
- f. **Domanda potenziale:** dovrà essere effettuata una previsione della domanda potenziale in relazione a nuovi scenari dell'offerta di trasporto.
- g. **Fattibilità tecnico-economica** a breve, medio e lungo termine degli scenari proposti, con particolare riferimento alle ricadute economiche, anche in termini di occupazione, degli interventi proposti sul territorio. Al fine della valutazione economica e finanziaria delle alternative proposte sarà necessario analizzare anche le caratteristiche gestionali, pubbliche o private, più idonee a conseguire gli obiettivi attesi.

In particolare la fattibilità tecnico-economica dovrà contenere:

- fattibilità tecnica;
- compatibilità ambientale;



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

- sostenibilità finanziaria;
- convenienza economico-sociale;
- verifica procedurale;
- analisi di rischio e di sensibilità.

*Fattibilità tecnica*

Le diverse ipotesi alternative dovranno essere delineate e descritte con un dettaglio sufficiente per permettere di realizzare le successive fasi di fattibilità (in particolare quelle: ambientale, finanziaria ed economica).

Dovrà essere svolto uno studio di soluzioni e requisiti dei sistemi di gestione del trasporto merci, sistemi di monitoraggio del traffico marittimo e delle merci, requisiti di sicurezza e protezione ambientale, infrastrutture terrestri da tenere in considerazione nella definizione dello scenario.

Si tratta di identificare le funzioni da insediare, di descrivere le caratteristiche tecnico-funzionali e dimensionali, con riferimento alle opere necessarie per la realizzazione dell'intervento, nonché di individuarne la localizzazione. In particolare dovranno essere analizzate le alternative di progetto anche in relazione alle caratteristiche infrastrutturali, tecnologiche e gestionali.

*Compatibilità ambientale*

Data la definizione pre-progettuale dello Studio e la difficoltà di redigere un vero e proprio studio di compatibilità ambientale sulla base di elementi localizzativi, tecnico-progettuali e gestionali ancora approssimativi, si tratta di fornire sostanzialmente una descrizione qualitativa della situazione ambientale esistente ed un quadro sintetico dei principali fattori di rischio/impatto ambientale e dei principali ricettori, eventualmente indicando le maggiori criticità prevedibili, le priorità di approfondimento tecnico per le successive fasi progettuali (progetto preliminare, definitivo ed esecutivo) e le procedure che si intendono adottare.

*Sostenibilità finanziaria*

Analisi del quadro delle risorse finanziarie disponibili o attivabili, modalità (tempi e condizioni) di conferimento di tali risorse al progetto. Inoltre, per poter procedere alla verifica della fattibilità finanziaria del progetto occorrerà redigere uno schema ipotetico di piano finanziario e disporre dei dati relativi alle entrate (ricavi) e alle uscite (costi). La stima dei flussi costi-ricavi, il calcolo dei flussi di cassa e dei principali indicatori della gestione e la verifica dovrà essere fatta per un arco temporale sufficiente date le caratteristiche tecniche, economiche e gestionali del progetto.



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

Scopo delle analisi è quello di prospettare un valido piano di finanziamento dell'opera e di verificare e valutare quella che sarà la situazione finanziaria per la gestione e manutenzione dell'opera.

Quest'ultimo aspetto assume una particolare rilevanza poiché se la gestione dell'opera prevede rientri finanziari di qualunque natura (riscossione di tariffe, canoni, vendita di beni e servizi, sovvenzioni pubbliche, ecc.) essi dovrebbero almeno coprire tutte le uscite, se invece si tratta di un'opera per la quale non sono prevedibili rientri si tratterà di programmare la copertura del deficit di esercizio, individuandone le competenze, titolarità e modalità (ovviamente sono prevedibili anche casi intermedi cioè con rientri finanziari che coprono solo parzialmente le uscite).

È necessario infine elaborare un *Piano di finanziamento* (copertura finanziaria) da cui debbono risultare tutte le informazioni utili per evidenziare la capacità del progetto a provvedere alla copertura del fabbisogno finanziario, sia nella fase di investimento sia in quella di esercizio relativamente all'intero arco della vita economica dell'opera. La capacità di coprire le spese di esercizio dovrà essere ovviamente giustificata sulla base del modello gestionale prescelto. In particolare vanno indicate le risorse pubbliche cui si intende ricorrere, specificando, gli ambiti normativi, istituzionali, programmatici delle ipotesi.

*Convenienza economico-sociale*

L'analisi economico-sociale all'interno dello Studio ha lo scopo di verificare il grado di utilità dell'opera per la collettività. L'analisi economica deve tenere conto anche degli eventuali costi e benefici economici non derivanti dai costi e rientri finanziari, cioè di quelli esterni o indiretti.

*Verifica procedurale*

Gli aspetti amministrativi e procedurali giocano un ruolo molto rilevante sulla probabilità di realizzare e gestire in modo efficiente l'opera. Lo Studio deve dunque verificare le condizioni istituzionali, amministrative, organizzative ed operative necessarie alla realizzazione dell'intervento. Si tratta in particolare di identificare ed analizzare le problematiche di tipo amministrativo-procedurale e di individuare le soluzioni da adottare per realizzare condizioni minime di "fattibilità procedurale" del progetto.

In particolare dovranno essere definiti puntualmente:

- gli obiettivi generali da perseguire e le strategie per raggiungerli;
- le esigenze ed i bisogni da soddisfare;
- le regole e norme tecniche da rispettare;
- i vincoli di legge relativi al contesto in cui l'intervento è previsto;



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

- i requisiti tecnici che l'intervento dovrà rispettare;
- gli impatti dell'opera sulle componenti ambientali;
- le fasi di realizzazione e la loro sequenza logica, nonché i relativi tempi di svolgimento.

*Analisi di rischio e di sensitività*

Quest'analisi deve essere in grado di verificare i punti di debolezza economica e finanziaria del progetto e le azioni o modifiche progettuali più opportune.

L'*analisi di rischio* ha lo scopo di identificare gli eventi sfavorevoli che possono incidere sulle condizioni di fattibilità dell'opera (realizzazione e gestione). Il fine è poi quello di valutare entro quali limiti i rischi insiti nel progetto possano, eventualmente, influenzare i risultati economici e finanziari dell'opera. Le condizioni di incertezza che il progetto deve affrontare (in particolare le situazioni "peggiorative" rispetto a quanto previsto) possono riguardare una gamma molto vasta di aspetti: i tempi di realizzazione, gli impatti ambientali, la variabilità della domanda, l'evoluzione tecnologica, la partnership, il modello di gestione, i costi ecc. Se lo Studio ritiene che il progetto non presenti condizioni di incertezza, è necessario evidenziarne il motivo.

L'*analisi di sensitività*, consiste nell'esaminare la variazione dei risultati finanziari ed economici in relazione a variazioni (derivanti dall'analisi di rischio o teoriche/standard) dei costi, dei rientri e dei benefici. Lo scopo è quello di verificare la validità e stabilità delle ipotesi e dei valori assunti e di identificare le aree di maggiore incertezza e prevedere le misure da prendere per minimizzare gli effetti negativi. Si tratta quindi innanzitutto di definire ipotesi significative di variazione delle stime per la determinazione dei costi, dei rientri e dei benefici (derivanti dalla analisi di rischio o standard, per esempio +/- 10%, 20%). Poi di quantificarne i risultati finanziari ed economici e in conseguenza di esporre gli effetti di queste variazioni. Ad esempio una variabile per la quale uno scostamento dell'1% comporti un aumento o una diminuzione dell'1% del rendimento finanziario o economico è indubbiamente una variabile critica per la quale occorre una stima affidabile.

Le attività del servizio in appalto dovranno concludersi con l'organizzazione, pubblicizzazione e realizzazione di un convegno finale a carattere territoriale da concordarsi con l'Amministrazione Regionale, secondo quanto meglio specificato all'art.9 del presente Capitolato, al fine di dare massima divulgazione ai risultati dello Studio.



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

**ART. 4 – MODALITÀ DI ESECUZIONE ED ELABORATI RICHIESTI**

Nell'esecuzione delle attività del servizio in appalto l'Aggiudicatario potrà disporre di tutti gli studi e i piani in possesso dell'Amministrazione regionale, che potranno essere scaricati dal sito regionale <http://www.regione.sardegna.it>.

Nella redazione dello Studio l'Aggiudicatario dovrà provvedere agli opportuni contatti con tutte le Amministrazioni e gli Enti competenti, con riferimento all'incarico in oggetto, onde acquisire le informazioni occorrenti ed assicurare il buon esito dello Studio.

Tutti i dati e le elaborazioni conseguenti che, in sede di offerta tecnica, l'offerente dichiara di utilizzare nello Studio dovranno essere obbligatoriamente prodotti. L'Amministrazione non accetterà motivazione alcuna per la mancata consegna dei dati e delle elaborazioni dichiarati in sede di offerta.

Nell'espletamento dell'attività l'Aggiudicatario dovrà operare in stretto contatto con il committente e rendersi disponibile ad incontri e momenti di raccordo al fine di favorire la più ampia e trasparente redazione dello Studio.

Tutte le attività dovranno essere realizzate entro i termini di cui all'art. 10.

L'Amministrazione non accetterà ritardi imputabili ad altri per la consegna degli elaborati.

Entro 10 giorni a partire dalla stipula del contratto l'Aggiudicatario consegnerà all'Amministrazione un dettagliato piano operativo che illustri le diverse fasi del progetto, le singole azioni e iniziative che si intendono attuare, i tempi previsti, i soggetti che andranno coinvolti, i referenti del gruppo di lavoro responsabili delle varie azioni proposte.

Entro 10 giorni lavorativi dalla consegna del piano operativo l'Amministrazione potrà formulare eventuali osservazioni e/o richiedere modifiche e integrazioni. L'Aggiudicatario sarà tenuto ad apportare le integrazioni richieste nei termini eventualmente assegnati dall'Amministrazione stessa. Qualora l'Amministrazione, nel termine a sua disposizione, non formuli alcuna osservazione, il piano si considererà approvato.

Lo Studio dovrà contenere:

- un documento dettagliato che contenga quanto descritto nella fase 1, corredato da elaborati grafici e tabelle, nel quale siano esplicitate in maniera esaustiva le analisi di sintesi delle potenzialità e criticità del sistema attuale del trasporto merci nel bacino del Mediterraneo, con analisi puntuale delle potenzialità e criticità della Sardegna all'interno del sistema.
- un documento dettagliato che contenga quanto descritto nella fase 2, corredato da elaborati grafici e tabelle; nel documento dovrà essere chiaro quale risulta lo scenario ottimale per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, nonché dovranno essere indicate tutte le opere e le azioni necessarie con i relativi aspetti economici-gestionali e procedurali.





**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

Gli elaborati, per ogni fase di lavoro, dovranno inoltre essere sintetizzati in una relazione finale di presentazione dei risultati dello Studio, che dovrà essere esposta in un documento della dimensione massima di **cinque** cartelle formato A4 con circa 3200 battute ognuna.

I dati dovranno essere presentati sia in forma numerico/tabellare/matriciale che grafica (GIS) e depositati presso l'amministrazione regionale sia in formato cartaceo che su supporto magnetico (CD - DVD).

### **ART. 5 – COMPOSIZIONE DEL GRUPPO DI LAVORO**

Per l'affidamento dello Studio in oggetto, è richiesta la disponibilità di un gruppo di lavoro, composto almeno dalle figure professionali di seguito specificate:

- un esperto in tema di accordi e di partenariato pubblico-privato
- un esperto in politiche comunitarie con particolare riferimento ai trasporti ed alla logistica
- un esperto nella pianificazione strategica
- un esperto di valutazione dei progetti
- un esperto in materia di trasporti e logistica
- un esperto in materia di trasporto ferroviario con particolare riferimento al trasporto merci
- un esperto in materia di trasporto marittimo con particolare riferimento al trasporto merci
- un esperto in pianificazione urbanistico-territoriale

Più professionalità possono essere ricoperte dallo stesso soggetto, fino a un massimo di tre.

Il soggetto assegnatario dell'appalto dovrà comunicare la composizione dettagliata del gruppo di lavoro, specificare l'attività che ciascun componente sarà chiamato a svolgere, e trasmettere per ognuno dei componenti il relativo curriculum vitae.

È necessario prevedere una figura che rivesta il ruolo di coordinatore scientifico del progetto e una segreteria del progetto così come specificato al successivo art. 6

La composizione del gruppo di lavoro presentata in sede di gara dovrà rimanere invariata in caso di aggiudicazione dell'appalto. Il gruppo di lavoro non potrà essere modificato né nel numero complessivo, né nelle qualifiche professionali indicate, se non previo consenso dell'Amministrazione.

Qualora il soggetto affidatario, durante lo svolgimento delle prestazioni, dovesse essere costretto a sostituire uno o più componenti del gruppo di lavoro, dovrà formulare specifica e motivata richiesta scritta all'Amministrazione, indicando i nominativi e le referenze dei componenti che intenderà proporre in sostituzione di quelli indicati in sede d'offerta. Al riguardo si precisa che tali nuovi eventuali componenti dovranno avere requisiti equivalenti o superiori a quelli posseduti dai



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

componenti da sostituire, motivo per cui dovrà essere fornita, in sede di richiesta, la documentazione comprovante il possesso dei requisiti suddetti.

Il soggetto affidatario si impegna a rispettare tutti gli obblighi derivanti da leggi, regolamenti, contratti collettivi ed integrativi aziendali in materia di rapporti di lavoro, in relazione a tutte le persone che esplicano attività a favore dello stesso, tanto in regime di dipendenza diretta, quanto in forma saltuaria, di assistenza tecnica o di qualsivoglia altra natura e assume ogni responsabilità per danni o infortuni che possono derivare a dette persone o essere cagionati da dette persone nell'esecuzione di ogni attività, direttamente o indirettamente, inerente alle prestazioni oggetto del presente appalto.

#### **ART. 6 – COORDINAMENTO E SEGRETERIA**

Il soggetto aggiudicatario dovrà comunicare la composizione del gruppo di lavoro impegnato nell'espletamento del servizio in appalto, che dovrà essere composto dalle figure professionali specificate nel precedente art. 5 e di cui dovrà inoltre essere nominato un coordinatore scientifico, che dovrà garantire la propria presenza a Cagliari almeno una volta ogni 15 giorni, al fine di consentire all'Amministrazione di avere un confronto approfondito sullo stato d'avanzamento del progetto e le prospettive di sviluppo delle singole azioni.

Dovrà inoltre essere messa a disposizione dell'Amministrazione regionale una segreteria organizzativa che operi a Cagliari almeno due giorni a settimana e garantisca:

- un adeguato raccordo fra il team dei professionisti incaricati ed il gruppo di lavoro interno alla struttura regionale, nominato dal Direttore Generale dell'Assessorato dei Trasporti con determinazione n.609 del 17 settembre 2010;
- una continuità di presenza sul territorio, onde facilitare i rapporti con i diversi attori locali che dovranno essere coinvolti nell'attività di progettazione.

#### **ART. 7 - SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO**

1. L'incarico si svolgerà secondo le attività individuate all'art. 3 del presente Capitolato e nel rispetto dei tempi di cui all'art. 10, salvo motivate variazioni assentite dal Responsabile del Procedimento di cui al successivo art. 8. L'aggiudicatario è tenuto ad aggiornare periodicamente il predetto Responsabile sullo stato di avanzamento dei lavori, anche al fine di perseguire un più ampio coordinamento funzionale dei soggetti coinvolti, presentando, all'occorrenza, relazioni intermedie sull'andamento dei lavori e sullo sviluppo degli stessi, su specifica richiesta della Regione committente.

2. L'incaricato si obbliga ad eseguire personalmente, o tramite i componenti del proprio gruppo di lavoro ciascuno nell'ambito della propria competenza e secondo il riparto di lavoro del gruppo, la



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

prestazione oggetto del presente appalto ed a presenziare alle riunioni convocate dall'Amministrazione regionale e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**ART. 8 - COORDINAMENTO CON I SERVIZI DELL'AMMINISTRAZIONE**

1. Il responsabile del procedimento per la realizzazione dello Studio è l'Ing. Emanuela Cecere Funzionario tecnico della Direzione Generale dell'Assessorato Regionale dei Trasporti (tel. 0706064790; email:ececere@regione.sardegna.it).
2. L'aggiudicatario dovrà espletare il proprio incarico in costante raccordo con le direttive impartite dal responsabile del procedimento.

**ART. 9 – COMUNICAZIONE E DISSEMINAZIONE**

L'aggiudicatario dovrà farsi carico della totalità dei costi relativi all'organizzazione, pubblicizzazione e realizzazione di un convegno finale a carattere territoriale, da concordarsi con l'Amministrazione regionale.

L'aggiudicatario dovrà assumere i costi relativi a:

- redazione e predisposizione degli atti a stampa di tutti i materiali di comunicazione degli eventi associati allo Studio e concordati con l'Amministrazione;
- partecipazione di figure senior a conferenze stampa, convegni e quant'altro possa svilupparsi in connessione con lo Studio in appalto;
- redazione di articoli scientifici di informazione/comunicazione dello Studio curati dal gruppo di lavoro.

L'aggiudicatario dovrà, inoltre, rendersi disponibile a partecipare e relazionare ad un convegno finale a carattere internazionale organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con il contributo delle amministrazioni finanziate nell'ambito del Progetto territorio snodo/2.

Il soggetto aggiudicatario dovrà garantire la partecipazione a convegni, per i quali il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto la propria partecipazione in partnership con tutti gli enti destinatari dei finanziamenti del programma "Territori Snodo 2". In tal senso l'aggiudicatario dovrà farsi carico della redazione, realizzazione e consegna di tutto il materiale necessario (pannelli espositivi, brochure, presentazioni e testi da inserire in giornali ect.).

Tutte le attività di informazione e comunicazione dovranno essere concordate con la committenza che ne autorizzerà la pubblicizzazione.



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

**ART. 10 - TERMINI DI CONSEGNA**

1. Lo Studio dovrà essere realizzato in giorni 180 (centottanta) naturali e consecutivi decorrenti dalla data di stipula del contratto.

2. La realizzazione dello Studio dovrà essere articolata nelle seguenti fasi, in ciascuna delle quali i documenti prodotti dovranno possedere tutti i contenuti determinati dalle specifiche tecniche di cui al presente Capitolato:

La **FASE 1** dello Studio, così come meglio descritto nell'art. 3, comprendente:

- a) **Strategie ed indirizzi**
- b) **Offerta di trasporto**
- c) **Domanda attuale**
- d) **Potenzialità e criticità**

dovrà essere realizzata entro 90 (novanta) giorni dalla stipula del contratto.

La **FASE 2** dello Studio, così come meglio descritto nell'art. 3, comprendente

- e) **Scenari:**
- f) **Domanda potenziale:**
- g) **Fattibilità tecnico-economica**

dovrà essere realizzata entro ulteriori 90 (novanta) giorni dal termine di cui al punto precedente

3. La consegna degli elaborati definitivi concernenti lo Studio dovrà avvenire in 5 copie in formato cartaceo e su supporto informatico.

4. Per la data di consegna farà fede il protocollo di entrata dell'Amministrazione appaltante.

**ART. 11 - VALUTAZIONE DI COMPLETEZZA DELLO STUDIO**

1. In seguito alla consegna della prima fase dello Studio, da effettuarsi entro i termini essenziali di cui al precedente art. 10, il Responsabile del procedimento provvederà, nei quindici giorni successivi a valutarne ed a verificarne la completezza ed a relazionarne all'Amministrazione competente e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva approvazione.

2. In seguito alla consegna definitiva dello Studio, da effettuarsi entro i termini essenziali di cui al precedente art. 10, il Responsabile del procedimento provvederà, nei quindici giorni successivi a valutarne ed a verificarne la completezza ed a relazionare alla Direzione Generale dei Trasporti e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la successiva approvazione.

3. Le attività avranno ad oggetto la verifica della presenza dei contenuti minimi e la coerenza dello Studio con le prescrizioni del presente Capitolato e con gli eventuali contenuti aggiuntivi derivanti dalla proposta tecnica formulata dall'aggiudicatario in sede d'offerta. Ove necessario potranno essere richiesti al redattore dello Studio motivati approfondimenti e/o integrazioni senza che per questo spetti ad esso alcun compenso aggiuntivo.



**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione Generale

4. La fase 2 decorre dalla consegna della fase 1, mentre il pagamento di ciascuna fase è subordinato all'approvazione da parte del Ministero.

**ART. 12 - VARIAZIONI IN SEDE DI PRESENTAZIONE DELL'OFFERTA ED IN CORSO DI ESECUZIONE DEL CONTRATTO**

1. L'aggiudicatario potrà presentare, in sede di formulazione della propria offerta tecnica, ai sensi e per gli effetti dell'art. 76 del D.Lgs. n. 163/2006, varianti migliorative alla presente proposta contrattuale fermi comunque restando, a pena di inammissibilità dell'offerta, i contenuti definiti nel presente Capitolato che dovranno ritenersi minimi ed inderogabili.

2. L'aggiudicatario dovrà introdurre allo Studio, anche se già elaborato e presentato, le modifiche che, in corso di esecuzione della prestazione e fino alla sua definitiva approvazione, saranno ritenute necessarie dall'Amministrazione e con essa concordate, purché non ne snaturino l'impostazione progettuale e/o i sostanziali caratteri informativi, senza che ciò dia diritto a speciali e maggiori compensi, con eventuale proroga dei termini di consegna stabiliti.

**ART. 13 - PROPRIETÀ DEI DATI E DEGLI ELABORATI**

1. Fermo restando il diritto d'autore a tutela della proprietà intellettuale, i dati raccolti e gli elaborati prodotti sono di totale ed esclusiva proprietà dell'Amministrazione e andranno forniti in originale alla conclusione dell'incarico così come dettagliato ai precedenti artt. 3 e 4. L'Amministrazione si riserva di utilizzarli per i propri fini istituzionali nel modo e con i mezzi che riterrà più opportuni, senza che dall'aggiudicatario possano essere sollevate obiezioni.

**ART. 14 - DIVULGAZIONE DEI RISULTATI DELLO STUDIO**

Qualora l'aggiudicatario si faccia promotore e/o partecipi a congressi, convegni e seminari, nel corso dei quali intende utilizzare i risultati dello Studio sviluppato con riferimento al presente Capitolato, sarà tenuto a concordarne preventivamente le forme con l'Amministrazione.

Il Direttore generale (Dott. Roberto Neroni) \_\_\_\_\_